



Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies 2022

Zoetermeer, 3 oktober 2022
JBZ. 220011253

De directie van de Dienst Wegverkeer,

Gelet op de artikelen 48, derde lid, en 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 4:83 Algemene wet bestuursrecht, artikel 4 van het Kentekenreglement en artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer;

Besluit:

§ 1. Algemeen

Artikel 1 Definities

1. De begripsbepalingen van de Regeling voertuigen zijn van toepassing.
2. In aanvulling op het eerste lid wordt voor de toepassing van deze beleidsregel verstaan onder:
 - a. *nominale system safety test*: een test van het voertuig op een afgesloten terrein, waarbij zonder ingrepen de maximale mogelijkheden van het voertuig onder de minst ideale omstandigheden van de geautomatiseerde functies worden beproefd ten behoeve van de uitvoering van de aangevraagde proef;
 - b. *proof*: het verkrijgen van ervaring met verder geautomatiseerde functies van voertuigen door middel van ontheffingen als bedoeld in artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer;
 - c. *functional safetytest*: het op een afgesloten terrein beoordelen van het voertuig en het gedrag waarbij door ingrepen fouten in het systeem worden gebracht, de risicoanalyses getoetst worden en de mitigerende maatregelen ten behoeve van de uitvoering van de proef gevalideerd worden;
 - d. *operational design domain ODD*: gebruikerscondities waaronder het geautomatiseerde rijstelsel, of een aspect daarvan specifiek is ontworpen om te functioneren; Deze gebruikerscondities kunnen worden beperkt door de combinatie van omgevingsfactoren, geografische-, meteorologische-, tijdsomstandigheden en/of de vereiste aanwezigheid of de afwezigheid van bepaalde kenmerken en intensiteit van het verkeer;
 - e. *verbonden voertuigen*: één of meer voertuigen die door geautomatiseerde functies met elkaar verbonden zijn;
 - f. *intake*: een afstemming tussen de RDW en de aanvrager over het bepaalde in artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer in relatie tot de aanvraag en de documenten als bedoeld in artikel 6 van deze regeling.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Deze beleidsregel is van toepassing op de behandeling van aanvragen voor ontheffingen op grond van artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

§ 2. Aanvragen ontheffingen algemeen

Artikel 3 Aanvraag

1. De aanvraag wordt ingediend op het door de Dienst Wegverkeer vastgestelde model aanvraagformulier.
2. Het aanvraagformulier wordt op verzoek schriftelijk beschikbaar gesteld.

Artikel 4 Wijze van indienen van de aanvraag

Indiening van aanvragen kan uitsluitend schriftelijk plaatsvinden.



Artikel 5 Intrekken van de aanvraag

Een ontheffingsaanvraag kan uitsluitend schriftelijk door de indiener worden ingetrokken.

§ 3. Beoordeling aanvraag

Artikel 6 Schriftelijke stukken

1. Bij een aanvraag om een ontheffing worden in ieder geval de volgende documenten overgelegd:
 - a. een volledig ingevuld aanvraagformulier;
 - b. een plan van aanpak waarin ten minste beschreven wordt:
 - 1° het aantal voertuigen dan wel samenstellen van voertuigen onder vermelding van de kentekens en de voertuigidentificatienummers dan wel, indien het een nieuw of een niet in Nederland geregistreerd voertuig betreft, de relevante documenten voor goedkeuring, registratie en gebruik van het voertuig of de voertuigen op de openbare weg;
 - 2° het doel van de proef, waarbij expliciet ingegaan wordt op de wijze waarop met de proef wordt bijgedragen aan innovatie en het opdoen van ervaring met geautomatiseerde functies in voertuigen alsmede de wijze waarop wordt bijgedragen aan de doelstellingen van artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet;
 - 3° een planning gericht op de voorgenomen startdatum van de proef en de duur van de proef;
 - 4° een beschrijving van specifieke omstandigheden waaronder de proef gaat plaatsvinden zoals snelheid, verkeersintensiteit, weeromstandigheden en dag /nachtomstandigheden als bedoeld in artikel 1, tweede lid van het RVV 1990;
 - 5° een beschrijving van de exacte locatie(s) en wegen waar de proef onder de in 4° beschreven omstandigheden gaat plaatsvinden;
2. Voorts worden gedurende de behandeling van de aanvraag de volgende documenten overgelegd:
 - a. een functionele beschrijving van de geautomatiseerde functies van het voertuig en de ICT-infrastructuur in relatie met het voertuig zoals bijvoorbeeld wegwagkaarten/ overige weggebruikers/ GNSS/ GPS;
 - b. een risicoanalyse en een beschrijving van het voorgenomen gebruik van het voertuig en de beheersing van de geautomatiseerde functionaliteiten, mede in relatie tot het ODD en de aangevraagde routedelen, volgens de beschreven werkwijze, uit ISO26262:2018, onderdeel 2.5,2,6,2.7, 3.5,3.6,3.7, 4.5 tot en met 4.8, 8.7 tot en met 8.10 als bedoeld in Bijlage I, dan wel daaraan gelijkwaardige methode. Na voorafgaande toestemming van de RDW kan worden volstaan met een inzichtelijke beschrijving van de onderdelen verificatie en validatie volgens de meest actuele versie van de ISO 21448 of Failure Mode and Effect Analysis (FMEA);
 - c. een verklaring van de verzekeraar dat de proef adequaat verzekerd is;
 - d. een verklaring omtrent medewerking onderzoek, kennisdeling en evaluatie van de proef;
 - e. een verklaring met betrekking tot de aanwezigheid van een apparaat als bedoeld in EC 2019/2144 voor de gegevensvastlegging dat in staat is om de gegevens te registreren afkomstig van de sensor- en controlesystemen gekoppeld aan de geautomatiseerde functies, evenals andere informatie met betrekking tot bewegingen van het voertuig dan wel de verbonden voertuigen;
 - f. een EMC-verklaring conform UN/ECE-reglement 10 met betrekking tot het voertuig en de geautomatiseerde functionaliteiten, in en om het voertuig als beschreven in Bijlage II, dan wel een document waaruit naar het oordeel van de RDW blijkt dat de EMC-risico's op andere wijze adequaat zijn geborgd.
3. Indien documenten als bedoeld in het tweede lid, onder a en b, zijn afgegeven door een bevoegde autoriteit in de lidstaat van de Europese Unie waar de voertuigen zijn of waren geregistreerd, dient hieruit te blijken dat deze een beschermingsniveau bieden dat naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer ten minste gelijkwaardig is.

Artikel 7 Intake

Na ontvangst van het volledig ingevuld aanvraagformulier en bijbehorende documenten als bedoeld in artikel 6 wordt er binnen 6 weken een intake georganiseerd. Van de intake wordt een verslag opgemaakt.

Artikel 8 Startbijeenkomst

1. Ten behoeve van de behandeling van de aanvraag kan een bijeenkomst worden georganiseerd waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen als bedoeld in artikel 6 aan de orde komen:
 - a. doel en omvang de proef;
 - b. de voor de proef relevante onderzoeksvragen van de deelnemers aan de bijeenkomst.



2. Bij de bijeenkomst als bedoeld in het eerste lid worden in ieder geval de wegbeheerder(s) uitgenodigd en kunnen tevens derden, ten behoeve van de advisering aan de Dienst Wegverkeer, worden uitgenodigd.

Artikel 9 Beoordeling door middel van testen

Na de beoordeling van de documenten als bedoeld in artikel 6, eerste lid, en de adviezen voorkomend uit de startbijeenkomst, wordt voor een of meerdere voertuigen dan wel de verbonden voertuigen op een door de RDW aangewezen locatie(s) een nominale system safety test en een functional safetytest uitgevoerd.

Artikel 10 Advisering door derden

De Dienst Wegverkeer kan advies vragen aan deskundigen ten behoeve van de testen en de uitvoering van de proef.

§ 4. De Ontheffing

Artikel 11 Soorten ontheffingen:

1. Ontheffingen worden onderscheiden in incidentele ontheffingen en langlopende ontheffingen.
2. Een incidentele ontheffing kan worden afgegeven voor ten hoogste vier voertuigen of vier samenstellen van voertuigen met een maximale geldigheidsduur van drie maanden en is bestemd voor:
 - a. het inregelen en toetsen van voertuigen op de voorgestelde route;
 - b. kortlopende proeven.
3. Een langlopende ontheffing kan uitsluitend worden afgegeven nadat er één of meerdere incidentele ontheffingen zijn afgegeven en is geldig voor ten hoogste vier kentekens van voertuigen of samenstellen van voertuigen met een maximale geldigheidsduur van één jaar.

Artikel 12 Ontheffingsdocument met bijlagen

1. Een ontheffing bestaat ten minste uit:
 - a. een voorblad, waarop in ieder geval de gegevens van de aanvrager, de kentekens zijn vermeld en de geldigheidsduur zijn vermeld;
 - b. een toelichting op de proef;
 - c. een route bijlage;
 - d. diverse bijlagen die beperkingen en voorschriften bevatten.
2. Op aanvraag kan gedurende de geldigheidsduur van de ontheffing voor de resterende geldigheidsduur van de ontheffing, uitsluitend de bijlage beperking bestuurders worden gewijzigd met betrekking tot de persoon van de bestuurder.

Artikel 13 Beperkingen en voorschriften verbonden aan de ontheffing

1. Aan iedere ontheffing worden beperkingen en algemene voorschriften verbonden en kunnen bijzondere beperkingen of bijzondere voorschriften worden verbonden.
2. Bijlage III bevat beperkingen.
3. Bijlage IV bevat algemene voorschriften.

§ 5. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 14 intrekking

De Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies (Stct. 2017, 40370) wordt ingetrokken.

Artikel 15 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na uitgifte van de Staatscourant waarin zij is geplaatst. Deze regeling zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.



Artikel 16 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies 2022.

*De directie van de Dienst Wegverkeer,
J. Woudstra
Algemeen Directeur*



BIJLAGE I, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 6, TWEDE LID, ONDER B

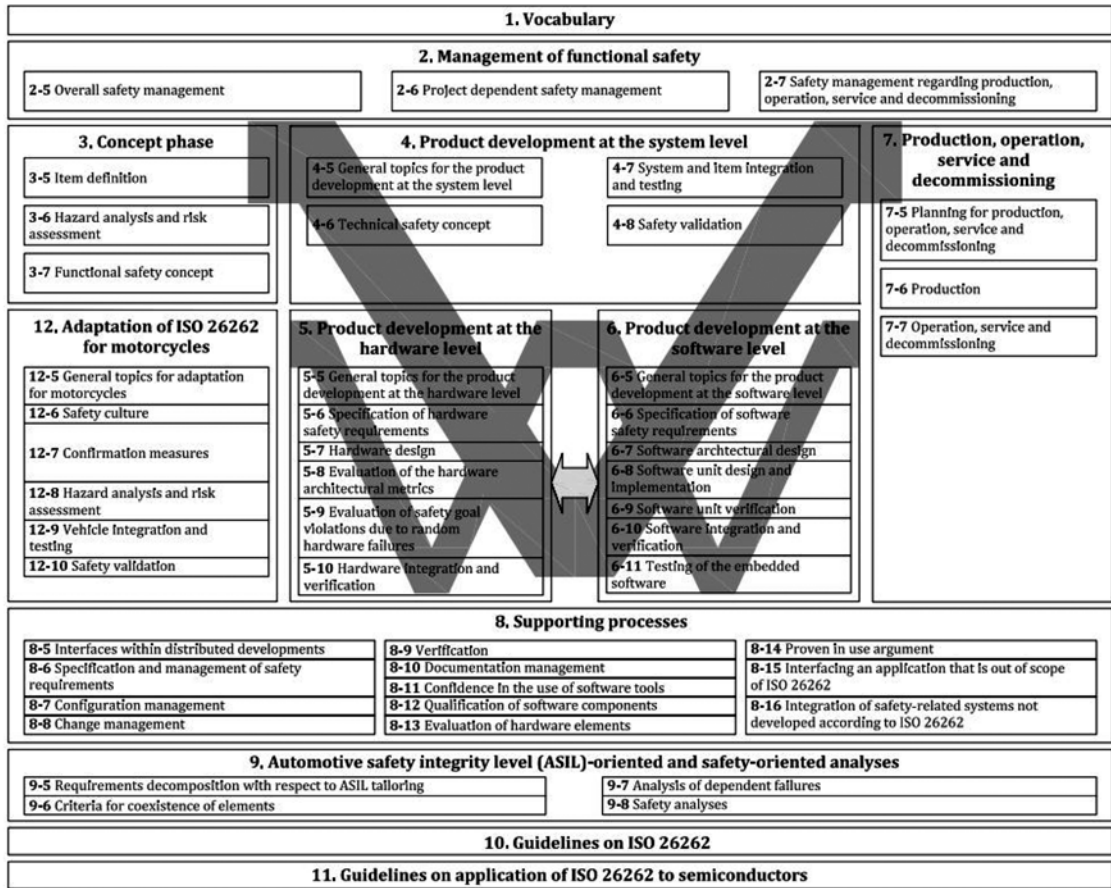


Figure 1 — Overview of the ISO 26262 series of standards



BIJLAGE II BIJ ARTIKEL 6, TWEEDE LID, ONDER F. EMC STATEMENT.

In aanvulling op de EMC testen zoals beschreven in ECE R10 annex 4-22, volgt de RDW de volgende procedure vóór en tijdens de initiële EMC testen voor een ontheffing:

1. Bij een EMC test aan een autonoom voertuig of een voertuig met geautomatiseerde functies, moeten alle geautomatiseerde functies zijn ingeschakeld en in de actieve modus functioneren. In het bijzonder:
De geautomatiseerde functies moeten actief zijn en gemonitord op het correct en continu functioneren van deze functies. Het rapport van het EMC-lab moet verklaren en bewijzen dat alle bovengenoemde systemen actief waren tijdens de test, b.v. gps, heartbeat tussen ego-voertuig en ghost-voertuig of controlekamer of basisstation. In het EMC-rapport moet bevestiging worden gegeven van continue heartbeat/ logging tijdens de hele test.
Een rapport zonder logging van de essentiële autonome/geautomatiseerde functionaliteiten wordt niet geaccepteerd door de RDW.
2. Indien één voertuig van een serie wordt getest, worden de overige voertuigen uit de serie eveneens geïnspecteerd op overeenstemming met het geteste voertuig. Hierbij wordt in ieder geval gecontroleerd op de elektrische en elektronische componenten, de kabelgeleiding en de softwarenummers.
Deze vereenvoudigde manier van testen van het tweede of volgende voertuig wordt alléén toegepast als:
 - a. het eerste voertuig de EMC- tests heeft doorstaan zonder het gebruik van ferrietblokken of – tijdelijk – aangebracht aluminiumfolie;
 - b. de RDW tijdig is voorzien van voldoende informatie over de EMC test van het eerste voertuig;
 - c. het testrapport van het EMC-lab voldoende gedetailleerde informatie, zoals foto's, bevat om vast te stellen dat het tweede en volgende voertuig gelijk is aan het eerste geteste voertuig.
3. Alvorens de EMC-test uit te voeren wordt de RDW geraadpleegd over het testprogramma om overeenstemming te bereiken over het door het EMC-lab opgestelde Pass/Fail-criteria voorstel volgens ECE R10 paragraaf 6.1.2.
4. De voertuig- of ESA-fabrikant vult de informatie in volgens ECE R10 bijlage 2A of 2B. Het EMC-lab voegt dit toe als bijlage bij het testrapport.
5. Indien een RPS (Remote Pilot System) wordt gebruikt en dit het gedrag van het voertuig kan beïnvloeden, moet de RPS deel uitmaken van het EMC-testplan.
6. Indien bij de EMC test gebruik is gemaakt van ferrietblokken of aluminiumfolie op verschillende elementen in het systeem om de EMC-tests te doorstaan, kan het EMC-rapport niet gebruikt worden voor:
 - a. verdere revisie of extensie;
 - b. andere voertuigen;
 - c. het toevoegen/wijzigen van ESA's aan het geteste voertuig.
7. Het EMC-lab moet door de RDW als Technische Dienst geaccrediteerd zijn.



BIJLAGE III ALS BEDOELD IN ARTIKEL 13, TWEEDE LID

A. Beperking bestuurder

1. Het voertuig mag uitsluitend worden bestuurd door personen van wie de naam in deze ontheffing is vermeld
2. De bestuurder is uitsluitend bezig met zijn bestuurderstaak en onthoudt zich van gedragingen als bedoeld in artikel 5 en 5a van de Wegenverkeerswet 1994.
3. De bestuurder moet bekend zijn met de meest actuele geldende operationele protocol
4. Het operationele protocol is inzichtelijk voor de bestuurder en bevindt zich in de voertuigen.
5. De bestuurders moeten bekend zijn met de geautomatiseerde functies, de noodprocedure en welke handmatige taken door de systemen worden overgenomen.
6. De bestuurder moet in het bezit zijn van een geldig rijbewijs

B. Beperking voertuigen

De voertuigen mogen gedurende de looptijd van de ontheffing niet zonder goedkeuring van de RDW worden aangepast. Aanpassing van de voertuigen zonder goedkeuring van de RDW leidt tot onmiddellijke intrekking van de ontheffing.

C. Beperking verantwoordelijkheden

1. De houder van de ontheffing is er verantwoordelijk voor dat de voertuigen aantoonbaar verzekerd zijn.
2. De houder van de ontheffing is verantwoordelijk en aansprakelijk voor de gebreken aan de voertuigen en de eventuele gevolgen daarvan. Hieronder vallen ook de technische/ digitale aspecten die worden gebruikt in het kader van deze ontheffing.
3. De houder van de ontheffing vrijwaart de RDW van aansprakelijkheid.

D. Beperking overdraagbaarheid

De ontheffing is niet overdraagbaar.

E. Beperking buitengewone weersomstandigheden

1. Van de ontheffing mag geen gebruik worden gemaakt bij gladheid van het wegdek.
2. Van de ontheffing mag geen gebruik worden gemaakt bij weersomstandigheden die het zicht beperken tot minder dan 200 m. waarbij deze afstand is vastgesteld is zonder het gebruik van verlichting.
3. Indien zich dergelijke omstandigheden voordoen moet zo spoedig mogelijk het gebruik van de ontheffing worden beëindigd.

F. Beperking buitengewone omstandigheden

1. Bij een aanrijding met (lichte) materiële schade of (licht) persoonlijk letsel, in of buiten het voertuig wordt het rijden met de ontheffing met directe ingang opgeschort
2. Er dient direct contact worden opgenomen met de RDW en de wegbeheerder zoals in de ontheffing vermeld.
3. Het gebruik van de ontheffing mag uitsluitend hervat worden na toestemming van de RDW en de wegbeheerder.
4. In het voertuig opgeslagen data moet op verzoek ter beschikking te worden gesteld aan de ontheffingsverlener of de handhaver.

G. Beperking combinatieverbod andere ontheffingen

De ontheffing mag niet worden gebruikt in combinatie met enig andere ontheffing.

H. Beperking verbod vervoer gevaarlijke stoffen

Een ontheffing mag niet gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.



BIJLAGE IV ALS BEDOELD IN ARTIKEL 13, DERDE LID

A. Voorschrift gebruik van de ontheffing op de route

1. De houder van de ontheffing stelt zeker dat het rijden van de route en het uitvoeren van de beoogde testen veilig kan plaatsvinden.
2. De houder van de ontheffing stelt zeker dat er niet gereden wordt als er op de aangewezen route wegwerkzaamheden plaatsvinden.
3. De houder van de ontheffing meldt iedere voorgenomen rit of ritten tenminste 4 werkdagen voor aanvang van de rit aan bij de ontheffingsverlener en de wegbeheerder(s)

B. Voorschrift gegevensverzameling en verstrekking gebruik ontheffing

1. De houder van de ontheffing houdt van de ritten een logboek bij en stuurt hiervan maandelijks een afschrift aan de RDW.
2. Het logboek bevat in ieder geval de volgende items:
 - a. begin en eindtijd gebruik ontheffing;
 - b. de tijdsblokken van rijden in combinatie met de naam van de bestuurder;
 - c. bijzonderheden (zoals weersomstandigheden, verkeersdrukke).
 - d. eventuele schades;
 - e. uitgevoerde manoeuvres.
 - f. waargenomen fouten, inconsistenties en onvolledige terugmeldingen.
 - g. gebruik noodknop, met locatie en tijdstip

C. Voorschrift noodprocedure

Voor het gebruik van de ontheffing is een noodprocedure aanwezig, die gevolgd wordt als de geautomatiseerde functies niet of gebrekkig functioneren



TOELICHTING

Algemeen

Deze Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies 2022 betreft een vernieuwing van de beleidsregel die in 2017 is gepubliceerd.

Deze vernieuwing is noodzakelijk om de in de afgelopen 5 jaar opgedane kennis en ervaring met aanvragen voor deze innovatieve voertuigen en systemen ook in de beleidsregel vorm te geven.

Artikelsgewijs

In artikel 1 staan de definities die ten behoeve van de ontheffingen noodzakelijk zijn. Voor het overige is aangesloten op de reeds bestaande definities van de Regeling voertuigen.

De definities van system safety test en functional safety test zijn nieuw en dienen ter vervanging van de eerder gehanteerde happy flow en stress test. Dit om meer in lijn te zijn met de termen die gebruikt worden in de standaarden met betrekking tot risicobeoordelingen en terminologie die wordt gehanteerd in de Automotive.

Verder is de definitie van operational design domain toegevoegd. Het vaststellen onder welke condities de geautomatiseerde rijsystemen de rijtaken wel of niet kunnen uitvoeren is in de afgelopen jaren een belangrijk onderdeel gebleken van de risicoanalyses en de beoordeling voor aanvragen om een ontheffing. Verder sluit deze aan bij bestaande ISO-richtlijnen zoals o.a. 4804:2020.

Artikel 2 bevat het toepassingsbereik van de beleidsregel.

In artikel 3 is aangegeven dat het aanvraagformulier uitsluitend op verzoek beschikbaar wordt gesteld. Dit is om te bewerkstelligen dat er eerst contact heeft plaatsgevonden met de RDW. Aangezien de verschillende aanvragen weinig generiek zijn is een afstemming belangrijk om te voorkomen dat men een aanvraag doet zonder over de benodigde kennis van het te doorlopen aanvraagproces te beschikken.

Voor artikel 4 en 5 geldt dat ten aanzien van de wijze van indiening en intrekking van de aanvraag dat dit eveneens elektronisch betekent, onder toepassing van hoofdstuk 2, afdeling 2.3 van de Awb. In artikel 6 zijn de documenten opgenomen die bij het indienen dan wel tijdens de behandeling van de aanvraag moeten worden overlegd door de aanvrager. Het tijdig overleggen van de gevraagde documenten en de kwaliteit ervan is van invloed op de behandelingsduur van de aanvraag. Tevens is het voor de aanvrager van belang in verband met de beoogde uitvoeringsdata van de proef en dus het kunnen gebruiken van een ontheffing. De verschillende onderwerpen komen veelal terug op het aanvraagformulier, maar dienen naast het aanvraagformulier in een aparte bijlage uitgebreid te worden toegelicht.

Voor het in het eerste lid, onder b genoemde plan van aanpak geldt dat:

- 1° van belang is hier om inzicht te geven in het aantal voertuigen waarvoor de aanvraag wordt gedaan alsmede of er al goedkeuringsdocumenten van buitenlandse overheden of technische diensten zijn. Dit gaat niet alleen om een kentekenbewijs of ontheffing, maar ook om keuringen en (test)rapporten die specifiek hebben plaatsgevonden op de geautomatiseerde systemen.
- 2° met betrekking tot het doel van de proef het aan de aanvrager is om het nut en de noodzaak van het verlenen van een ontheffing voor het uitvoeren van een proef met verder geautomatiseerde functies in het voertuig aan te tonen. Een proef waarbij niet wordt bijgedragen aan veiligheid, milieu en doorstroming en ook geen verdere innovatie van de geautomatiseerde systemen betreft zal niet aanmerking kunnen komen voor een ontheffing.
- 3° de gestelde data waar een proef moet plaatsvinden volgens de aanvrager, voor de RDW een richtlijn is. In alle gevallen zal de RDW proberen deze planning na te streven maar dit zal nooit ten koste gaan van de tijd die nodig is m.b.t. advisering en beoordeling. Uiteraard is de inhoud en volledigheid van de aangeleverde documenten en de eventuele latere aanvulling daarop door de aanvrager medebepalend voor de haalbaarheid van de voorgestelde startdatum van de proef. Gaandeweg het proces zal de planning onderdeel blijven van de besprekingen tussen aanvrager en RDW.
- 4° en 5°: het routevoorstel vervangen is door een splitsing te maken in waar de proef moet plaatsvinden en de omstandigheden waaronder. Dit vraagt van de aanvrager een uitgebreid en gedetailleerd routeonderzoek en voldoende kennis van het voertuig met zijn mogelijkheden en beperkingen.

Voor de in artikel 6, tweede lid opgenomen documenten geldt dat van belang is dat er geen uitputtende opsomming kan worden gegeven. Dit kan per proef verschillen.

Onderdeel a: Naast een functionele beschrijving van de geautomatiseerde functies is ook de ICT-infrastructuur toegevoegd. De communicatie met o.a. wegkantsystemen en de daarbij behorende systemen en verbindingen dient volledig in beeld te zijn bij de RDW en wegbeheerder om een zorgvuldige beoordeling te kunnen uitvoeren.



Onderdeel b: Het is aan de aanvrager om aan te tonen dat de risico's van het voertuigen of voertuigen in de omgeving adequaat gemitigeerd zijn. Hiervoor dient er een risicoanalyse van het voertuig te worden overlegd alsmede een risicoanalyse van het voertuig in het beoogde ODD. De ervaring heeft geleerd dat deze risicoanalyses meestal in nauwe samenwerking met de fabrikant wordt opgesteld dan wel door de fabrikant van het voertuig zelf zijn opgesteld.

De ISO-richtlijn 26262:2019 is aangepast naar de huidige versie. Een model is opgenomen in Bijlage I. Naast deze richtlijn of een gelijkwaardige methode is er een mogelijkheid om na overleg met en toestemming van de RDW te volstaan met een verificatie en validatie volgens de meest actuele versie van de ISO 21448. Deze richtlijn betreft de safety of the intended functionality (SOTIF) en biedt voor een aanvrager met voldoende kennis van de SOTIF een mogelijkheid om een sneller proces te doorlopen.

Daarnaast is eveneens, na overleg en met toestemming, het mogelijk om enkel een Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) te overleggen. Dit betreft een versimpeling van de risicoanalyse volgens ISO 26262, maar kan slechts in enkele gevallen worden toegestaan als methode. Deze mogelijkheid van factoren is o.a. afhankelijk van de positie van de bestuurder, de omgeving en de mitigerende taak van de bestuurder. Kennis en inzicht van de aanvrager op het gebied van verschillende risicoanalyse methodieken is hier voorwaardelijk.

Onderdeel c: De verzekeraar en aanvrager kunnen beter beoordelen of sprake is van een adequate verzekering van het voertuig met de geautomatiseerde functies.

Onderdeel d: Bij het ondertekenen van het aanvraagformulier gaat de aanvrager akkoord met het medewerken aan onderzoek, kennisdeling en evaluatie van de proef. Dit hangt samen met het nut en noodzaak van de proef en de vragen die gesteld worden voordat de test wordt aangevangen.

Onderdeel e: Hier wordt geregeld dat de RDW informatie ontvangt hoe gegevens verwerkt, opgeslagen en getoond kunnen worden. In het geval van onderzoek moet deze informatie inzichtelijk worden gemaakt voor gebruik van onderzoek na incidenten of bij evaluaties.

Onderdeel f: betreft de elektronische magnetische compatibiliteit van het voertuig tezamen met de systemen. Hiervoor is noodzakelijk dat naast het voldoen aan het reglement, de systemen met betrekking tot de zelfrijdende eigenschappen ook mede worden beoordeeld in actieve toestand. Een EMC-verklaring is opgenomen in Bijlage II. Het borgen van de EMC-risico's kan ook op andere wijze worden aangetoond waarbij de RDW beoordeeld dit adequaat is. Voorafgaand overleg van de aanvrager met de RDW over het gebruik van deze andere wijze is daarom aan te raden.

Artikel 6, derde lid beschrijft dat documenten van testen of goedkeuringen van andere landen overlegd kunnen worden aan de RDW. De RDW zal beoordelen of de testen en documentatie voldoende inzicht geven om deze te kunnen overnemen. Afstemming voordat men bij een technische dienst testen laat uitvoeren is hier aan te bevelen.

Artikel 7 regelt de intake van de aanvraag. De ervaring heeft geleerd dat het beter en efficiënter is voor zowel de aanvrager als de RDW om de intake te verplaatsen naar een later moment. Op basis van de aangeleverde informatie uit artikel 6 geeft de RDW bij de intake aan of en welke gebreken hier – nog-aankleven welke herstelt moeten worden en de termijnen hiervoor. Ook nut en noodzaak van de proef komen aan de orde en de planning komen aan de orde. De eerste bevindingen en de intake hebben tot doel de aanvrager een goede indicatie te geven over de planning en haalbaarheid van de proef duidelijk vastgelegd dat een aanvrager een risico aan gaat door het proces te laten doorlopen.

Artikel 8: De organisatie van een startbijeenkomst heeft de afgelopen tijd zijn nut bewezen: alle relevante betrokken partijen, zijn hierbij aanwezig. In een vroege fase van de aanvraagprocedure kunnen zo afspraken worden gemaakt over de beschikbaarheid van tijd en menskracht voor het testen van de voertuigen, aanlevering van documenten en de zo mogelijk parallel daaraan lopende inwinning van adviezen. Aangezien het veelal om verschillende typen voertuigen, proeven en mate van (werking van) geautomatiseerde functies en beoogde wegen gaat, vraagt iedere aanvraag om maatwerk.

In artikel 9 is de beoordeling van de voertuigen door middel van testen opgenomen. De aangewezen locatie kan zowel het RDW-testcentrum betreffen als een andere afgesloten locatie, bijvoorbeeld bij een fabrikant. Voor het efficiënt kunnen uitvoeren van de nominale safety test en een functional safety test is van belang dat de voertuigen, documenten, mensen en middelen ter beschikking zijn en dit past binnen de afgesproken, en zo nodig bijgestelde, planning hiervoor. Voor nog niet (elders) toegelaten en ingeschreven voertuigen geldt dat tevens de reguliere goedkeuringseisen van toepassing zijn voor voertuigonderdelen die geen betrekking hebben op de geautomatiseerde functies.

In artikel 10 is de advisering door derden opgenomen. Naast specialisten op het gebied van menselijk gedrag kan hier gedacht worden aan een specialist op het gebied van techniek of data. Voertuigen met geautomatiseerde functies en connected driving raken niet slechts de voertuigen, maar ook de omgeving en infrastructuur, zodat samenwerking met en advisering van deskundige partijen een waardevolle bijdrage levert aan een zorgvuldige en gemotiveerde besluitvorming.

In artikel 11 zijn de soorten ontheffingen die de RDW afgeeft benoemd.

Incidentele ontheffingen betreffen ontheffingen met een maximale geldigheidsduur van drie maanden. Uit de opgedane kennis en ervaring bleek een inregelonthefing noodzakelijk. Ondanks de uitgebreide testen en onderzoeken moet het voertuig op de openbare weg waar de proef plaatsvindt eerst ingeregeld. Meestal kan dit binnen 2 weken plaatsvinden, zodat daarna voor de eigenlijke uitvoering van de proef de ontheffing kan worden verleend.



Een langlopende ontheffing kan slechts worden verleend als er al enkele proeven met hetzelfde voertuig op dezelfde route met een incidentele ontheffing hebben plaatsgevonden. Hierbij zijn de eerste ervaringen opgedaan bij de incidentele ontheffingen naar genoegen verwerkt. Ook bij een langlopende ontheffingsaanvraag zullen documenten als bedoeld in artikel 6 nodig zijn, waarbij hergebruik, indien mogelijk, uiteraard is toegestaan.

Artikel 12 beschrijft het ontheffingsdocument met bijlagen, zoals ook bij de andere ontheffingsproducten van de RDW geldt. Wel is hier een toelichting op de proef opgenomen waarin mede ten behoeve van de handhaving is vermeld wat de proef inhoudt en van welke artikelen van de Regeling voertuigen en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in dat verband zijn ontheven.

Op basis van artikel 150 van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen beperkingen en voorschriften verbonden worden aan de ontheffing. In artikel 13 is bepaald dat de RDW van die mogelijkheid gebruik maakt. De voorbeelden van beperkingen zijn opgenomen in bijlage III. Voor de voorschriften wordt een identiek systematiek gehanteerd, in bijlage IV.

Artikel 14 e.v. bevatten de gebruikelijke slotbepalingen.

In Bijlage I is een vernieuwd diagram van ISO26262 opgenomen met de relevante onderdelen die minimaal moeten worden aangeleverd.

In Bijlage II is de in artikel 6, tweede lid, onder f genoemde EMC-statement opgenomen,

In Bijlage III zijn voorbeelden opgenomen van beperkingen die aan een ontheffing kunnen worden verbonden. Of, en welke beperkingen aan de ontheffing worden verbonden, is afhankelijk van de aard en fase van de proef.

In Bijlage IV zijn voorbeelden opgenomen van voorschriften die aan een ontheffing kunnen worden gesteld. Of, en welke voorschriften aan de ontheffing worden verbonden, is afhankelijk van de aard en fase van de proef.

De directie van de Dienst Wegverkeer,

J. Woudstra

Algemeen Directeur